Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/2745

06. 04. 79

Sachgebiet 91

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Straßmeir, Feinendegen, Dreyer, Hanz, Frau Hoffmann (Hoya), Dr. Jobst, Pfeffermann, Röhner, Sick, Tillmann, Dr. Waffenschmidt, Weber (Heidelberg), Dr. Stark (Nürtingen), Lenzer, Dr. Jenninger und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 8/2701 –

Winterschäden an Straßen

Der Bundesminister für Verkehr – StB 26/38.56.60 – 20.02.1/26005 Vm 79 – hat mit Schreiben vom 6. April 1979 die Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung bereits heute vor
   1.1. hinsichtlich der Höhe der Schäden durch Frostaufbrüche an
      1.1.1. Bundesstraßen,
      1.1.2. Landesstraßen,
      1.1.3. Kreis- und Gemeindestraßen?

Die von den obersten Straßenbauverwaltungen der Länder geschätzten vorläufigen Kosten für die Beseitigung der im Winter 1978/1979 entstandenen Frostschäden an Straßen (Stand 2. April 1979) gehen aus der folgenden Tabelle hervor:

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Tel. 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 2008 21
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

Bundesland	Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) Mio DM	Landesstraßen Mio DM	Kreis- und Gemeindestraßen Mio DM
Baden-Württemberg	4,7	56	
Bayern	7,3	[5])	
Berlin	0,25		21
Bremen	0,82	8,86 [1])	
Hamburg	0,5 [2])		10
Hessen	3	15	12 [3])
Niedersachsen	15	60	
Nordrhein-Westfalen	6	26,5	
Rheinland-Pfalz	3	12	
Saarland	–	1,5 [4])	
Schleswig-Holstein	4		
Gesamtschäden ca.	45		

[1]) Einschließlich Kommunalstraßen

[2]) Bundesautobahnen und freie Strecken der Bundesstraßen

[3]) Nur Kreisstraßen

[4]) Einschließlich Kreisstraßen

[5]) Leerfelder: Hier konnten die Länder noch keine Angaben machen bzw. eine Quantifizierung ist nicht möglich

In diesem Zusammenhang muß auf die Schwierigkeiten bei den Landesbehörden hingewiesen werden, in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit

— den Umfang der Schäden hinreichend genau zu quantifizieren,

— den Zeitpunkt zu fixieren, wann die Schäden entstanden sind (Zuordnung zum Winter 1978/1979),

— die verschiedenen Schadensursachen voneinander abzugrenzen (Zuordnung zur Schadensursache Frosteinwirkung),

— die technisch und wirtschaftlich zweckmäßigste Sanierungsmethode in jedem Einzelfall zu erkennen, und

— hierfür Kosten zu errechnen.

Aus diesem Grunde müssen die Kostenschätzungen der Länder mit allem Vorbehalt gesehen und bewertet werden. So ist zu vermuten, daß die Meldungen der Länder teilweise auch Kosten für die Beseitigung solcher Schäden enthalten, die

— nicht primär auf Frosteinwirkungen im Winter 1978/1979 zurückzuführen sind,

— nicht nur an der Straßenbefestigung selbst, sondern auch an Brückenbauwerken und Straßenanlagen entstanden sind.

Auf der anderen Seite läßt sich wegen eines neuen Winter- und Kälteeinbruches im süddeutschen Raum das ganze Ausmaß der Frostschäden an Straßen noch nicht überblicken. Zuverlässigere Zahlen werden erst im Sommer dieses Jahres mit dem endgültigen Ergebnis der Ländermeldungen, aufgeschlüsselt nach der Schwere der Schäden, vorliegen.

Frostschäden an Kreisstraßen, vor allem aber an Gemeindestraßen, werden einige Länder aber auch dann nicht quantifizieren können, da sie nicht für die Unterhaltung dieser Straßen zuständig sind.

1. Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung bereits heute vor

   1.2. hinsichtlich der eingetretenen oder zu erwartenden Umweltschäden durch den in diesem Winter erfolgten massiven Einsatz von Streusalz?

Der Bundesregierung liegen zur Zeit noch keine Erkenntnisse vor,

— ob und ggf. in welchen Regionen der Einsatz von Tausalz „massiver" als in den vergangenen Jahren war, insbesondere gegenüber dem Winter 1977/1978 mit häufigen Frost-/Tauwechseln,

— ob und in welcher Höhe Umweltschäden im Winter 1978/1979 entstanden sind,

— wieweit die Streusalzverwendung hierfür ursächlich ist.

Zur grundsätzlichen Klärung der Auswirkungen der Tausalzverwendung auf Bepflanzung, Böden, Grund- und Oberflächenwasser hat die Bundesregierung eine Reihe von Forschungsaufträgen vergeben, deren Ergebnisse jedoch nicht vor Mitte dieses Jahres vorliegen werden.

2. Ist die Bundesregierung bereit, die notwendigen Schritte einzuleiten, um möglichst umgehend eine Gesamtbilanz der Kosten aller unmittelbaren und mittelbaren Winterschäden an unseren Straßen zu erstellen?

Selbst wenn der hohe Verwaltungsaufwand in Kauf genommen wird, sieht die Bundesregierung, wie auch der überwiegende Teil der obersten Straßenbaubehörden der Länder, keine Möglichkeit, eine umfassende Gesamtbilanz aller unmittelbaren und mittelbaren Winterschäden zu erstellen, da

— die Schadensursachen nicht genau genug aufgegliedert werden können und

— einige Schäden erst zeitverzögert sichtbar werden.

Lediglich zum Gesamtumfang der im Winter 1978/1979 entstandenen Straßenschäden kann eine Aussage erwartet werden, wenn das endgültige Ergebnis der unter 1.1. erwähnten Umfrage vorliegt.

3. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung derzeit darüber, inwieweit die Schäden am Straßenbelag unmittelbar durch den Einsatz von Streusalz bewirkt wurden?

Auf Straßen, die nach den heutigen technischen Erkenntnissen gebaut und unterhalten werden, beeinflußt Tausalz nach wissenschaftlichen Untersuchungen weder die Eigenschaften der Straßenbaustoffe, noch die Gebrauchsfähigkeit der Straßendekken. Die vom Tausalz verursachten häufigen Frost- und Auftau-

vorgänge können nur an Straßenbefestigungen zu Schäden führen, die bereits Oberflächenschäden aufweisen.

4. In welchem Umfang hätte nach Auffassung der Bundesregierung bei Spikes-Reifen-Erlaubnis auf den Einsatz von Streusalz verzichtet werden können?

Nach Auffassung der Bundesregierung und der für die Verkehrssicherungspflicht zuständigen Landesstraßenbauverwaltungen hätte auch bei einer generellen Wiederzulassung von Spikesreifen auf die Tausalzverwendung nicht verzichtet werdene können, da

— entsprechend der früheren Erfahrungen nur ein kleiner Teil der Personenkraftwagen mit Spikesreifen ausgerüstet wird,

— der von winterlichen Straßenverhältnissen am meisten betroffenen Verkehrsart, dem Güterverkehr, auch jetzt keine Erlaubnis zur Spikesreifenbenutzung erteilt worden wäre,

— nach den Erfahrungen bei Versuchen in der Schweiz und in Finnland ein „Winterdienst ohne Taumittel" die heute vom Kraftfahrer an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gestellten Anforderungen auch nicht annähernd erfüllen kann.

Ein Verzicht auf „Schwarzräumung" wäre nur auf einigen Straßen untergeordneter Verkehrsbedeutung denkbar.

5. Wann und wo wurden im Verlaufe des vergangenen Winters Ausnahmen vom Spikes-Reifen-Verbot praktiziert, und wie beurteilt die Bundesregierung diese Ausnahmen?

Soweit der Bundesregierung bekannt ist, machen die Bundesländer von der Möglichkeit des § 70 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), Einzelausnahmegenehmigungen vom Spikes-Verbot zu erteilen, nur sehr zurückhaltend Gebrauch:

— Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein lassen keine Ausnahmen zu.

— Baden-Württemberg gestattete gegen Ende des Winters die Spikesreifenbenutzung bei Krankentransporten und Notarztwagen.

— In Bayern wurde Anträgen des Roten Kreuzes und anderer Rettungsdienste auf Umrüstung eines Teils ihrer Fahrzeuge bei Glatteis ebenso stattgegeben wie auch einzelnen Anträgen zur Sicherung der ärztlichen Versorgung in Gebirgsgegenden.

Im übrigen werden im bayrisch-österreichischen Grenzraum wegen der hier gegebenen Besonderheiten (Transitverkehr, kleiner Grenzverkehr) Fahrzeuge mit Spikesreifen, die aus Österreich kommen, in Anwendung des Opportunitätsprinzips nicht beanstandet.

— In Nordrhein-Westfalen ist erstmals auch den Rettungsfahrzeugen der freiwilligen Hilfsorganisationen die Benutzung von Spikesreifen bei winterlichen Fahrbahnverhältnissen erlaubt worden.
— Im Saarland wurde bei Glatteis solchen Fahrzeugen, die mit Kennleuchten für blaues Blinklicht (Rundumlicht) ausgerüstet waren, die Spikesreifenbenutzung gestattet.

Die Bundesregierung begrüßt die restriktive Handhabung der Genehmigungserteilung durch die Länder. Sie ist nach wie vor der Meinung, daß die relativ kurze Zeit, in der vereiste Straßen anzutreffen sind, mit einer vorsichtigen Fahrweise und mit Hilfe der neuentwickelten Winterreifen, gegebenenfalls in Verbindung mit Schneeketten, ohne Gefahr für Leib und Leben überbrückt werden kann.

6. War die Bundesregierung bei Erlaß des Spikes-Reifen-Verbots davon ausgegangen, daß der technologische Fortschritt in der Reifenentwicklung in einem überschaubaren Zeitraum Winterreifen zur Serienfertigung bringt, die in ihrer Wirksamkeit dem konventionellen Spikes-Reifen nahe kommen aber trotzdem straßenschonend sind?

Bei Verkündung der „Verordnung über die Verwendung von Spikesreifen" (Spikes-Verordnung) vom 7. November 1972, mit welcher die Benutzung von Spikesreifen unter bestimmten Auflagen zugelassen war, wurde in der Begründung sinngemäß ausgeführt, daß die herkömmlichen Spikesreifen wegen ihrer hohen Aggressivität nach der von der Verordnung eingegrenzten Übergangsfrist (30. April 1975) zu verbieten sind. Eine weitere Zulassung von Spikesreifen nach diesem Zeitpunkt sollte insbesondere von dem Nachweis abhängig gemacht werden, daß die dann im Straßenverkehr zu verwendenden Spikesreifen wesentlich weniger straßenschädigend sind als die bis zum Jahre 1972 gebräuchlichen.

In der Folgezeit wurde die straßenschädigende Wirkung verschiedener neuentwickelter Spikesreifen im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums untersucht. Die Untersuchungen zeigten, daß die Abriebwirkung deutscher neuentwickelter Spikesreifen immer noch bei 40 bis 50 v. H. und die von französischen Neuentwicklungen bei 30 bis 40 v. H. der Bezugsreifen von 1972 lag. Bei einem Anteil der mit Spikesreifen erbrachten Fahrleistung an der gesamten Jahresfahrleistung von seinerzeit 5 v. H. hätte das einer Lebensdauerverkürzung der Fahrbahndecken um etwa die Hälfte gegenüber der möglichen Lebensdauer bei einem Verkehr ohne Spikesreifen entsprochen. Diese Verschleißrate konnte weder vom Standpunkt des Straßenbaues, noch aus Gründen der Verkehrssicherheit

— Aquaplaninggefahr in den Spurrinnen,
— Unfallhäufung bei vermehrt erforderlichen Fahrbahndeckenreparaturen,

hingenommen werden, weshalb Spikesreifen über den 30. April 1975 hinaus nicht mehr zugelassen wurden. Die Entscheidung der Bundesregierung entsprach einer entsprechenden Entschlie-

ßung der Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer sowie dem einstimmigen Votum des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen.

Parallel zu ihren Bemühungen, den Spikesreifen weniger aggressiv zu gestalten, entwickelte die Reifenindustrie Winterreifen ohne Spikes, deren Hafteigenschaften auf Schnee und Eis durch eine entsprechende Zusammensetzung und Strukturierung der Gummimischung und durch eine besondere Profilierung verbessert wurden. Bei Schnee sowie bei Eis unter —5 °C wiesen diese sogenannten Haftreifen bessere Eigenschaften als Spikesreifen auf. Nur auf Eis um den Gefrierpunkt war die Wirksamkeit der spikeslosen Winterreifen geringer. Diese Feststellungen treffen auch heute noch für den größten Teil der zur Zeit auf dem Markt befindlichen Winterreifen zu.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung heute die technologischen Möglichkeiten für solche Reifen?

Die Bundesregierung beurteilt die technologischen Möglichkeiten, die Aggressivität der konventionellen Spikesreifen herabzusetzen, ohne gleichzeitig deren Wirkung auf Eis entscheidend zu vermindern, sehr zurückhaltend. Frühere Nutzen-/Kosten-Untersuchungen zeigten, daß mit einem Nutzen der Verwendung auch weniger aggressiver Spikesreifen nur unter der Voraussetzung zu rechnen ist, daß sich dadurch ein Rückgang der Häufigkeit und Schwere von Verkehrsunfällen infolge Schnee- und Eisglätte erzielen läßt. Diese Hypothese wurde jedoch durch die tatsächliche Unfallentwicklung nach dem Spikesreifenverbot nicht bestätigt.

Die Entwicklung der Winterreifen ohne Spikes hat nach Auffassung der Bundesregierung inzwischen ein Optimum an Wintertauglichkeit erreicht. Lediglich auf Eis um den Gefrierpunkt ist dieser Reifen dem Spikesreifen unterlegen. Im übrigen verweise ich auf die Ausführungen zu Nummer 6.

8. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung im einzelnen ergreifen, um in Zukunft die Kosten der Winterschäden an Straßen, einschließlich der Umweltschäden durch Streusalz oder andere Streumittel, insgesamt entscheidend zu senken?

Die Bundesregierung ist gemeinsam mit den Straßenbauverwaltungen der Länder bemüht, die Kosten der Winter- und Umweltschäden zu reduzieren. Dazu gehören Maßnahmen

— zum weiteren frostsicheren Ausbau des Straßennetzes,
— zur weiteren technischen Verbesserung der Streugeräte und zur Erprobung verbesserter Streumethoden, um den Tausalzverbrauch zu vermindern,
— zur Einschränkung der Tausalzverwendung auf Straßen untergeordneter Verkehrsbedeutung.

Im übrigen werden die Bemühungen fortgesetzt, die Einwirkungen von Tausalz auf die Umwelt im Rahmen von Forschungsaufträgen zu klären.